STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 15380
4 juni
2015

# Haarlemmermeer - verkeersbesluit –Rijsenhout–Boeierstraat




**Onderwerp: aanwijzen parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen**

**N ummer : 2015/ 090188**

*Gelet op het volgende:*

- Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.
- De Algemene wet bestuursrecht (Awb) vereist zorgvuldigheid en belangenafweging bij de totstandkoming van besluiten, waaronder verkeersbesluiten. Artikel 3:2 van de Awb schrijft voor dat het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen vergaart. Naast de belangenafweging bepaalt artikel 3:4 van de Awb dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.
- Artikel 21 van het BABW bevat voorschriften omtrent de motivering van verkeersbesluiten. Het verkeersbesluit moet in ieder geval weergeven welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij moet worden aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde belangen ten grondslag liggen aan het besluit. Indien tevens andere van die belangen in het geding zijn, wordt voorts aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

Artikel 2 van de Wegenverkeerswet noemt de volgende doelen:

1. In eerste instantie:
   a. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
   b. het beschermen van weggebruikers en passagiers;
   c. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
   d. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

2. In tweede instantie ook voor:
   a. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;
   b. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.
      - Overeenkomstig artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) dient overleg te worden gevoerd met de korpschef van het betrokken regionaal politiekorps.
      - De vermelde wegen zijn in eigendom, beheer en onderhoud van de gemeente Haarlemmermeer.
      - Krachtens artikel 18, lid 1 onder d, van de Wegenverkeerswet 1994 worden verkeersbesluiten genomen door het college van B&W. In het Mandaat-, machtigings- en volmachtsbesluit Haarlemmermeer 2013 is voor het nemen en intrekken van verkeersbesluiten een ondermandaat verleend aan de teammanager Beheer Openbare Ruimte, of diens vervanger. Met ingang van 1 februari 2013, bij de herindeling van de cluster Beheer en Onderhoud, is dit ondermandaat overgegaan naar de teammanager Wegen, Water en Verkeer.

De maatregelen vallen onder dit mandaat.

*Overwegingen en motivatie*

De gemeente Haarlemmermeer wil elektrisch vervoer binnen haar gemeentelijke grenzen stimuleren.

Elektrisch vervoer levert een bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit en is stiller en zuiniger dan gewone voertuigen.

In de overeenkomst is (op hoofdlijnen) het volgende geregeld.

- De paal wordt geplaatst op gemeentegrond en de percelen worden door de gemeente bepaald.
- Plaatsing geschiedt op basis van aanvragen van particulieren/bedrijven die een elektrische auto in bezit hebben of deze besteld hebben.
- De gemeente zal de oplaadlocaties in overleg met stroomleverancier bepalen op maximaal 25 meter van het laagspanningsnet. Indien de locatie zich op meer dan 25 meter van de hoofdelektriciteitskabel bevindt, zijn de meerkosten voor de aanleg van de laadpaal buiten de 25 meter voor rekening van de gemeente.
- De stroomleverancier zorgt voor de realisatie en installatie van de laadpalen, alsmede voor de aansluiting bij de netbeheerder, het beheer en onderhoud en het verhelpen van storingen van de laadpalen, de exploitatie en dienstverlening m.b.t. laadpalen en het laten voeden van de laadpalen door gecertificeerde bedrijven voor groene stroom. De palen voldoen aan de nationale en internationale standaarden en voorschriften.
- De laadpaal voor het opladen van elektrische voertuigen wordt voorzien van 2 elektrische leverpunten, en wordt geplaatst tussen twee parkeerplaatsen in.
- De gemeente zorgt voor besluitvorming rond alle benodigde ontheffingen en vergunningen (waaronder het benodigde verkeersbesluit) en reserveert per laadpaal twee parkeervakken voor elektrische auto’s. Tevens zorgt de gemeente voor het aanwijzen van de parkeerlocatie die alleen voor het opladen van elektrische auto’s is bedoeld.
- De gemeente geeft de laadplaatsen ook als zodanig met een verkeersbord aan.

De gemeente Haarlemmermeer heeft de volgende uitgangspunten geformuleerd voor het aanwijzen van parkeerplaatsen:

-Alleen bestaande parkeerplaatsen zullen worden aangewezen als plaats om te laden.

Er worden geen nieuwe parkeerplaatsen gecreëerd. De parkeerplaatsen liggen niet meer dan 25 meter van de hoofdkabel af, om meerkosten te voorkomen.

- Indien er sprake is van parkeerregulering, dan deze regulering geldig voor die locatie.
- Overlast en technische nadelen dienen te worden vermeden. Daarom wordt de aanvragen ook door de gemeente getoetst. In gevallen die niet optimaal zijn, wordt in overleg met stroomleverancier een alternatief gezocht.
- Een hoge parkeerdruk is geen reden om van het oplaadpunt af te zien.

Wel wordt getracht een locatie te vinden waar de parkeerdruk zo laag mogelijk is.

-De locatie voor het opladen van elektrische voertuigen wordt op maximaal 300 meter loopafstand van het adres van de aanvrager bepaald. Vanwege het beperkte aantal te plaatsen laadpalen worden waar mogelijk aanvragen gecombineerd.

Daarnaast spelen factoren als ligging van kabels, ruimte om de paal te plaatsen, beheer, veiligheid, zicht, etc. een rol.

Verder wordt op locaties waar geen parkeervakindeling bestaat het parkeervak alsnog gemarkeerd. Tenslotte worden in veel gevallen stootbanden aangebracht om te voorkomen dat de kostbare elektrische laadpaal wordt aangereden.

De parkeerplaatsen blijven echter openbaar, dus de aanvrager kan hier geen rechten aan ontlenen.

Tevens zullen laadpalen zoveel mogelijk worden geplaatst op zogenaamde strategische plaatsen, zoals bij winkelcentra en andere openbare voorzieningen.

Thans worden tien locaties aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen.

Een van deze locaties betreft de Boeierstraat te Rijsenhout, ter hoogte van huisnummer 1.

Het betreft hier twee bestaande parkeervakken, langs de rijbaan, op basis van één aanvrager

(Loefzijde 25 in Rijsenhout).

Het besluit wordt genomen voor twee parkeervakken. Omdat het slechts één aanvrager betreft, vindt de uitvoering slechts plaats voor één parkeervak. Bij meer aanvragen vanuit dezelfde wijk

wordt ook het tweede parkeervak aangeduid.

**Maatregelen, bebording en belijning**

De parkeervakken worden voorzien van bord E4 (RVV) 1990 met onderbord OB504 en de tekst ‘alleen voor opladen elektrische voertuigen’. De parkeerplaatsen zijn toegankelijk voor iedereen met een elektrische auto.




De aan te brengen bebording en maatregelen staan aangegeven op de bij dit besluit behorende tekening met het nummer, 2014-100-175.

**Motivering Wegenverkeerswet 1994**:

Motivatie van de maatregel geschiedt uit het oogpunt van:

- Artikel 1d van de Wvw 1994, de vrijheid van het verkeer, namelijk van eigenaren van een elektrisch voertuig om hun voertuig te kunnen opladen.
- Artikel 2a van de Wvw 1994, het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer. De maatregel is een onderdeel van het beleid om de negatieve gevolgen van het gebruik van fossiele brandstoffen te beperken

Door de maatrelen wordt een van de belangen genoemd in de Wvw 1994 geschaad, namelijk de vrijheid van het verkeer (artikel 1d), aangezien andere weggebruikers niet meer mogen parkeren op de vakken die bestemd zijn voor het opladen van elektrische voertuigen. Dit belang achten wij minder zwaarwegend dan de overige belangen.

**Belangenafweging**

*Bewoners  en bedrijven*

Door de maatregelen worden de belangen van bewoners, bedrijven en parkeerders geschaad omdat er minder parkeerplekken overblijven. De locatie van de maatregel ligt in principe zo dicht mogelijk bij het adres van de aanvrager, maar kan door verschillende factoren (zie aanleiding) ook iets verder liggen. In dit laatste geval wordt het belang van de bewoners, bedrijven en parkeerders om te parkeren direct nabij zijn of haar woning/bedrijf of bestemming geschaad.

Naar verwachting wordt niemand onevenredig benadeeld, omdat er voldoende alternatieve parkeergelegenheid is in de directe omgeving en er slechts twee parkeerplekken worden aangewezen voor het opladen van een elektrische voertuig.

*(Doorgaand) verkeer*

De belangen van het overige (doorgaand) verkeer worden niet geschaad.

*L angzaam verkeer*

De maatregel heeft geen gevolgen voor langzaam verkeer.

*Hulpdiensten*

De maatregel heeft geen gevolgen voor hulpdiensten.

*Openbaar vervoer*

De maatregel heeft geen gevolgen voor openbaar vervoer.

*Gebruikers elektrische auto*

Het aanduiden van twee parkeervakken ten behoeve van het opladen van elektrische voertuigen is in het belang van bewoners met een elektrisch voertuig. Zij zijn afhankelijk van de laadpaal om hun voertuig te kunnen gebruiken.

*Algemeen belang*

Elektrisch vervoer levert een bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit en is stiller en zuiniger dan gewone voertuigen. Hiermee verbetert het milieu en dit is in het algemeen belang.

*Afweging* Alles afwegende zijn burgemeester en wethouders van mening dat de maatregel in het algemeen belang is en in bijzonder in het belang van de weggebruikers met een elektrisch voertuig, zonder dat al te veel belangen onevenredig worden geschaad.

Eigenaren van elektrische voertuigen zijn afhankelijk van de speciaal voor hun voertuig bestemde parkeervakken. Hun belang (en hiermee het belang van het milieu) wordt zwaarder gewogen dan het belang van bewoners, bedrijven en parkeerders die als gevolg van de maatregel beschikken over minder parkeerplekken.

**Voorbereiding en overleg**

Ter voorbereiding op de locatiebepaling van de laadpaal heeft in het werkveld een inventarisatie plaatsgevonden. Per aanvrager is onderzocht welke locaties mogelijk zijn en of er met andere aanvragers gecombineerd kan worden. Naar aanleiding van het onderzoek blijkt de Boeierstraat, ter hoogte van huisnummer 1, de meest geschikte locatie. De locatie van de paal ligt nabij een laagspanningskabel en




past in het groen tussen twee parkeervakken in, hierbij is rekening gehouden met de bomen. De locatie zorgt er tevens voor dat omwonenden geen fel led-licht van de laadpaal naar binnen zien komen.

De direct belanghebbenden (omwonenden en aangrenzende bedrijven) krijgen na publicatie in de Staatscourant een informatiebrief.

Voor eigenaren van elektrische voertuigen is het van belang dat de locaties van de laadpalen bekend zijn. Bekendheid aan de locaties zal worden gegeven via diverse websites.

Om de rechtstreeks bij het verkeersbesluit betrokken belangen goed af te kunnen wegen verdient het de aanbeveling om, vooral in complexe en omstreden situaties, een voorbereidingsprocedure te volgen. Deze procedure wordt niet gevolgd aangezien het geen complexe maatregelen betreft en de betrokken belangen voldoende bekend zijn.

Overleg met de korpschef van de Nationale Politie heeft plaatsgevonden in de Werkgroep Verkeer, waarin de door de korpschef gemachtigde medewerker verkeersadvisering, alsmede de Brandweer en Connexxion, vertegenwoordigd zijn. Op 12 mei 2015 is dit besluit behandeld in de werkgroep.

De leden van de werkgroep gaan akkoord met de voorgestelde maatregelen.

De politie heeft nog wel een algemene opmerking geplaatst:

“De betreffende parkeervakken moeten óf aansluiten bij een ander bijzonder parkeervak (bijv. GPP) óf als 1e 2 vakken in een rij liggen. Vervolgens moeten deze vakken afwijkend omkaderd worden en voorzien van een duidelijke tegel of symbool voor elektrisch laden”.

De locaties zijn zorgvuldig onderzocht en bepaald. In sommige gevallen, wanneer er bijvoorbeeld een boom in de weg staat, wordt afgeweken van de opmerking van de politie dat de vakken als eerste twee vakken in een rij liggen.

Verder worden de vakken duidelijk aangeduid met een bord, maar niet anders omkaderd dan andere vakken. Echter daar waar helemaal geen vakindeling is, wordt wel een omkadering aangebracht.

**Publicatie**
Het besluit wordt gepubliceerd in de Digitale Staatscourant.

**Besluiten:**
1. In de Boeierstraat in Rijsenhout, ter hoogte van huisnummer 1, twee parkeervakken alleen voor het opladen van elektrische voertuigen aan te wijzen, door het plaatsen van een bord conform model E4 uit bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV) met een onderbord OB504 en de tekst ‘alleen voor opladen elektrische voertuigen’, zoals aangeduid op de bij dit besluit behorende tekening met het nummer 2014-100-175;
2. Dit besluit ter openbare kennis te brengen op 4 juni 2015.

Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer

namens dezen,

de gemeentesecretaris,

voor deze,

de Teammanager Wegen, Water en Verkeer

M.Hille

***Terinzagelegging***
Het besluit is in te zien op overheid.nl. Het besluit en de tekening waarop de maatregelen staan aangegeven, liggen gedurende zes weken vanaf de publicatiedatum voor een ieder ter inzage op werkdagen van 9.00 tot 13.00 uur in het Informatiecentrum van het raadhuis, Raadhuisplein 1 in Hoofddorp.




***Bezwaar***
Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan iedereen wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken, binnen zes weken na publicatie van dit besluit een met redenen omkleed bezwaarschrift indienen bij het college van Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer, het cluster Juridische Zaken van het team Ondersteuning, Postbus 250, 2130 AG Hoofddorp. Het indienen van een bezwaarschrift schorst de werking van dit besluit niet. Gelijktijdig met of na het indienen van een bezwaarschrift kan een verzoek om een voorlopige voorziening worden gericht aan de voorzieningenrechter van de Rechtbank Noord-Holland, p/a Arrondissementsrechtbank Haarlem, sector Bestuursrecht Postbus 1621, 2003 BR Haarlem. Een dergelijk verzoek kan pas worden gedaan als het bezwaarschrift is ingediend en onverwijlde spoed, gelet op het betrokken belang, dat vereist. Voor de behandeling van het verzoek wordt een bedrag aan griffierecht geheven.